

公共交通の協働・支援の あり方に関する基本方針

日立市

平成26年1月

目次

1	はじめに	1
2	公共交通の位置付け	2
3	基本方針の対象	2
4	基本的な考え方	3
5	協働・連携のあり方	4
6	行政支援のあり方	5

1 はじめに

本市はこれまで、平成21年3月に「日立市公共交通計画」を、平成24年3月に「日立市公共交通総合体系計画」を策定して、市民生活にとって欠くことのできない公共交通の活性化や維持確保に取り組んできました。

しかし、自家用車の普及や少子化による学生数の減少などにより、路線バスの利用者数は年々減少を続けており、バス事業者の運行収支が年間2億円という大幅な赤字となっています。

また、山側丘陵部の住宅団地では住民の急速な高齢化が進んでおり、自家用車を運転する方からは、高齢になり、運転をあきらめた時の移動手段はどうすればよいのかという不安の声も聞かれます。

そのような中、持続可能な公共交通体系を構築し、市民の移動手段を確保していくために、平成25年11月に日立市公共交通会議から「公共交通の協働・支援のあり方に関する提言書」をいただきましたので、その提言内容を踏まえて、協働・支援のあり方に関する基本方針を策定しました。

この基本方針をもとに、利用者ニーズにあった公共交通体系を構築し、住み慣れた地域の中で、安心して生活できる都市を目指します。

2 公共交通の位置付け

公共交通は、クルマの運転をしない高齢者などの移動手段を確保することはもとより、環境負荷の更なる低減を求める市民ニーズに応えるためにも、その果たす役割は大きいと考えます。

さらに、市民の生活を高め、不特定多数の方の移動可能性を等しく守るという機能に着目すれば、社会生活を支えるために整備された公共的な仕組み、基盤であると言えます。

そこで、本市では公共交通を

生活に欠かせない高い公共性を有する公的機能

として位置付け、利用者ニーズに合った交通体系の構築を目指します。

3 基本方針の対象

本市には、不特定かつ複数が利用する交通モードとして、鉄道、高速バス、路線バス、乗合タクシー、過疎地有償運送などが存在していますが、この基本方針では、年間約360万人の利用がある

路線バス(高速バス除く。)

を対象とします。

また、基本方針の期間は、

平成25年度から平成29年度までの5年間

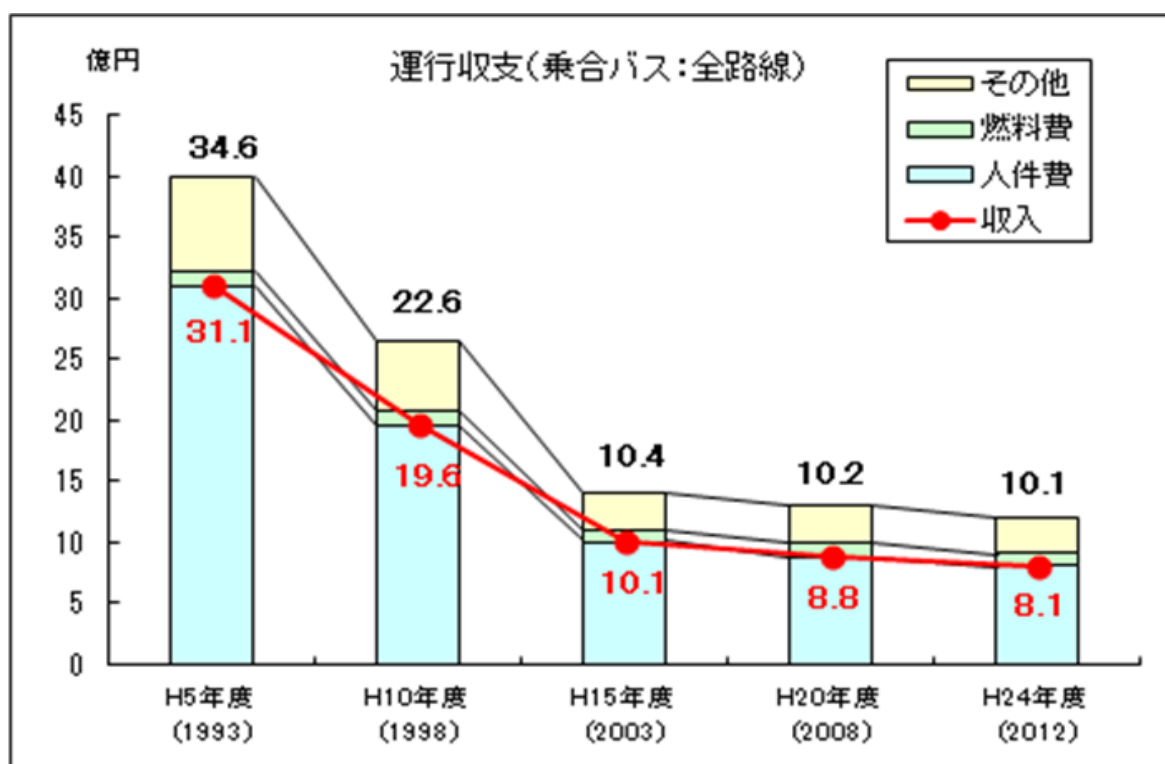
とし、今後の社会情勢の変化や人口推移、制度の変更等を見極めながら、必要に応じ適宜見直しを行うこととします。

4 基本的な考え方

市民にとって欠くことのできない市内の生活交通を確保していくには、本当に必要なものを取捨選択し、市民ニーズにあった利便性の高いバスサービスを提供していくことが必要になります。

それには、交通事業者だけでなく、市民（地域）、事業所、行政などの多様な主体がそれぞれの役割を果たしながら、これまで以上に連携し合い、路線バスを確保していく取組みを協働で推進することが重要と考えます。

また、主な市内路線バス事業者の運行収支をみると、交通事業者の経営努力による独立採算制が基本とはいえ、交通事業者のみの努力では限界にきており、一定のサービス水準を落とさずに持続的なバス運行を行うためには、行政の関与が不可欠と考えます。



出典：日立電鉄交通サービス(株)乗合バス事業経営改善計画

5 協働のあり方

公共交通が抱える様々な課題に対応してその機能を確保していくためには、交通事業者、市民（地域）、事業所、行政などの各主体がそれぞれの役割を果たし、協働による連携が展開されることで、きめ細かく質の高い解決策を見出すことが可能となります。

また、協働は目的ではなく、あくまでも課題解決のための有効な手段の一つですので、協働という手法を有効に活用することで、公共交通に係る課題解決の促進を図ることが期待できます。

【各主体の役割】



6 行政支援のあり方

(1) 行政支援の意義

モータリゼーション（自動車が単に輸送機関としてだけでなく、市民生活の中に入り込んできている文化的・社会的状態）が進展する以前は、民間企業が積極的に交通事業を展開・拡大できる環境にあり、交通事業者の活動に任せておけば自ずと市民が必要とする公共交通のサービスが提供されるという状況でした。

モータリゼーションの進展後、少子高齢化や人口減少社会の到来等とあいまって、公共交通の利用者は著しく減少し、不採算バス路線の減便や廃止が進められてきました。その結果、交通事業者が提供するサービス水準が低下し、それがさらに利用者の減少をもたらすという悪循環に陥っており、もはや公共交通は民間企業のビジネスとして成立しえない状況となっています。

しかし、公共交通は、市民の日常生活や社会生活の基盤であり、市民生活の安定向上を図るためにはその機能が十分に発揮されることが重要になります。

また、大規模な災害の発生時における避難のための移動や、将来にわたって環境への負荷の低減を図るためにも、公共交通は重要な役割を担っていると考えます。

そのような認識の下、自家用車を運転しない高齢者や学生などのいわゆる交通弱者にとって欠くことのできない生活交通である公共交通を維持することに、行政の関与は不可欠であり、一定の基準による支援を行うことで公共交通の持つ機能・役割を維持する必要があると考えます。

(2) 支援の基準

ア 運行経費に関する支援

(ア) 対象とするバス路線は、日立市公共交通総合体系計画（平成24年3月策定）で市内バスネットワークの支線部分に位置付けた路線とする。

ただし、既に国等から運行に関する補助金の交付を受けているバス路線については対象としない。

(イ) 対象とする便数は、市民の移動手段の最低水準とした平日の午前2回、午後2回の1日4便とし、その4往復運行分に係る運行赤字額を支援する。

ただし、運行便数が4往復以下の場合は実際の運行便数とする。

(ウ) 運行経費は、地域公共交通確保維持改善事業補助金に係る地域標準経常費用（北関東ブロック単価）により算出した支線部分の経費とする。

ただし、交通事業者の経常経費が北関東ブロック単価に満たない場合は、交通事業者の経常経費により算出した支線部分の経費とする。

(エ) 運行収入は、支線部分の総収入額とする。

(オ) 上記基準のほか、人口密度が低く一定の需要が見込まれない場合などの地理的条件などを考慮して運行便数を減らすなど、需要に応じた対応をとる必要もある。

イ 環境整備費に関する支援

(ア) 対象とする整備費は、交通事業者が実施するバス停留所に関する工事費とし、支援額はその1/2以内の額とする。

(イ) 対象とする整備内容は、利用者である市民の利便性が直接高まる、上屋設置工事や縁石除去などのバリアフリー化工事とし、バス停留所の維持管理に関する内容は除く。

ウ 利用促進費に関する支援

(ア) 対象とする利用促進費は、交通事業者が実施する関係者の協働を一層推進させるための各種PR・啓発などに係るチラシ等作成経費とし、支援額はそのその1/2以内の額とする。

(イ) 対象とするPR等内容は、市民や事業所などが公共交通施策に協力しやすくなるような啓発チラシなどとし、交通事業者が通常作成する時刻表などは除く。

(3) 支援の方法

上記ア～ウの支援は、日立市から交通事業者へ補助金として交付することとし、その交付手続は、日立市補助金等交付規則(昭和45年規則第42号)、日立市市民生活バス路線確保対策事業補助金交付要綱の定めるところによる。

(4) 協働体制の確立

支援の対象とする交通事業者は、市と「日立市路線バスの維持に関する協定」を締結した者とし、協働体制による連携を図ることとする。

(5) 行政支援の実効性を高めるために

行政が交通事業者に支援するに当たっては、単に交通事業者の収支を改善させるということではなく、市民が本当に必要とする公共交通を取捨選択し、ニーズにあった持続可能な公共交通体系を見出していくということが重要である。

今まで進めてきたパートナーシップ事業を拡充し、地域住民、交通事業者、地域企業、行政がお互いに連携し合いそれぞれの役割を果たすことはもとより、時には、需要に応じた効率的な運行形態への見直しなども協議していく必要がある。